

ESSAI D'ÉPOQUE

REPRENONS LE VOLANT DES PORSCHE QUI ONT MARQUÉ L'HISTOIRE DE LA MARQUE EN NOUS RESITUANT DANS LE CONTEXTE DE L'ÉPOQUE

1989

964 CARRERA 4

Formu le intégrale

1989… Nous prenons pour la première fois le volant de la nouvelle 911 baptisée 964 Carrera 4, appâté par le fait de découvrir la première intégrale de série de la marque, de surcroît enfin équipée d'une direction assistée et d'un ABS. Alors, toujours une vraie sportive la 911 après cette cure d'embourgeoisement ?

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS DAVID PELL

PERFORMANCES

Données Usine	
Vitesse maxi	260 km/h
0 à 100 km/h	5,7 s
0 à 160 km/h	12,9 s
0 à 200 km/h	21,3 s
1 000 m DA	25,0 s
Conso mixte	11,8 l/100 km

LES NUMÉROS DE SÉRIE

La 964 Carrera 4 a été produite du millésime 1989 (août 1988) au millésime 1994 (juillet 1994). En 1989 et 1994, la 964 est produite uniquement en 4 roues motrices (Carrera 4). De 1990 à 1993, les Carrera 2 et 4 ne sont pas différenciées au niveau des numéros de série.
Millésime 1989 : à partir de wpozzz96zks400061 (moteur à partir de 62k00501)
Millésime 1990 : à partir de wpozzz96zls400061 (moteur à partir de 62l00501)
Millésime 1991 : à partir de wpozzz96zms400061 (moteur à partir de 62m00501)
Millésime 1992 : à partir de wpozzz96zns400061 (moteur à partir de 62n00501)
Millésime 1993 : à partir de wpozzz96zps400061 (moteur à partir de 62p00501)
Millésime 1994 : à partir de wpozzz96zrs400061 (moteur à partir de 62r00501)

A défaut d'être esthétiques, les gros rétroviseurs carrés sont efficaces

La contenance du coffre est réduite à la portion congrue et sa forme nécessite l'utilisation de sacs souples

Puissant et coupleux, le moteur est malheureusement étouffé par le poids de la Carrera 4

Pour actionner l'aileron (dorénavant mobile !) manuellement, un petit interrupteur est placé sous le capot moteur

Fiche technique

Moteur	Type M64.01 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	3 600 cm3
Al. x course	100 mm x 76,4 mm
Taux de comp.	11,3:1
Puissance	250 ch à 6 100 tr/mn
Couple	310 Nm à 4 800 tr/mn
Alimentation	Injection séquentielle multipoint Gestion Bosch Motronic
Transmission	4 roues motrices Boîte mécanique 5 rapports G64.00
Train avant	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux
Train arrière	Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux
Freins	4 disques ventilés 298x28 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Étriers à 4 pistons en alu Assistance et ABS
Jantes	6j x 16 à l'avant 8j x 16 à l'arrière
Pneus	205/55 zr 16 à l'avant 225/50 zr 16 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 250 x 1 652 x 1 310 mm
Voies Av / Ar	1 380 / 1 374 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	77 l
Coffre	88 l
Cx	0,32
Poids	1 450 kg
Poids/puiss.	5,80 kg/ch
Prix neuf (1989)	58 550 € hors options

Il y a bientôt 10 ans, en mars 1980, Audi présentait la première sportive dotée d'une transmission intégrale, la Quattro. A cette époque, BMW et Mercedes ne proposaient que des propulsions et Audi, qui prétendait rivaliser avec ces deux constructeurs haut de gamme ne commercialisait que des tractions, un choix incompatible avec l'adoption de moteurs de forte puissance en raison du manque de motricité lié à cette architecture.

Testée en compétition

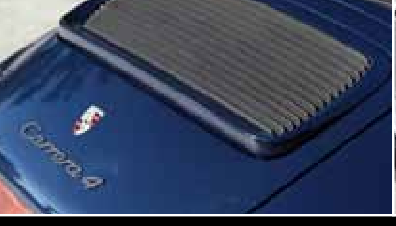
En adoptant la transmission intégrale, Audi résolvait son problème tout en mettant en avant une technologie supérieure à celle de ses désormais concurrentes. Et histoire d'enfoncer le clou, Audi démontra en rallye le bien fondé de la transmission intégrale avec le succès que l'on sait.
Dès 1981, Porsche, dont la rivalité avec Audi est de notoriété publique, présentait au salon de Francfort un prototype de 911 doté d'une transmission intégrale destiné à démontrer que les ingénieurs de Weissach n'avaient rien à envier à ceux d'Ingolstadt, démonstration confirmée par deux victoires au Paris-Dakar : en 1984 avec une 911 à transmission intégrale puis en 1986 avec la 959.
Fort de ces succès en compétition, Porsche a décidé de frapper un grand coup en présentant la nouvelle 911 exclusivement en transmission intégrale sous le nom de Carrera 4. Cette transmission intégrale est étroitement dérivée de celle de la 959, avec un différentiel épicycloïdal placé en sortie de boîte afin de répartir la puissance entre les trains avant et arrière à hauteur de 31 et 69 %. A cela s'ajoutent des différentiels hydrauliques pilotés électroniquement qui permettent un blocage progressif en cas de patinage d'une roue pour éviter toute perte de puissance ; le blocage pouvant aussi être réalisé manuellement à l'aide d'un bouton placé sur la console centrale, mais uniquement lorsque l'on roule à moins de 40 km/h, une fonction bien utile sur la neige par exemple.

Enfin l'ABS et la DA !

Descendante directe de la Carrera 3.2 dont elle conserve la ligne légendaire, la 964 n'en est pas moins un nouveau modèle avec des modifications beaucoup plus profondes qu'il n'y paraît au premier abord, les suspensions et la coque ayant été entièrement redessinées afin de permettre l'installation de la transmission intégrale. Porsche en a profité pour remplacer les barres de torsion par des combinés ressorts-amortisseurs et installer un ABS ainsi qu'une direction assistée, des équipements quasi incontournables aujourd'hui.
Le moteur a également été entièrement revu puisqu'il s'agit d'un tout nouveau bloc, toujours en aluminium, doté d'une cylindrée de 3 600 cm³. Il possède des culasses à double allumage et une gestion intégrale Bosch Motronic assurant à la fois l'allumage et l'injection afin d'optimiser le rendement et la consommation, sachant que les 964 Carrera 4 sont toutes catalysées afin de répondre aux dernières normes en vigueur. Malgré ces contraintes et grâce au travail des ingénieurs, la 911 offre désormais 250 ch et 310 Nm de couple à son conducteur, ce qui représente une évolution significative par rapport à la Carrera 3.2, surtout si l'on compare ces chiffres avec ceux de la version catalysée qui n'offrait que 217 ch pour un couple de 284 Nm.
Si la ligne traditionnelle de la 911 a été conservée, elle a néanmoins été remise au goût du jour avec des boucliers plus enveloppants qui ont permis de ramener le Cx de 0,40 à 0,32 au bénéfice de la consommation et des performances. Et ce sans

« La 911 offre désormais 250 ch et 310 Nm de couple, soit une évolution significative par rapport à la Carrera 3.2, surtout si l'on compare ces chiffres avec ceux de la version catalysée qui n'offrait que 217 ch pour un couple de 284 Nm ! »

L'éclairage n'a pas été amélioré et c'est bien dommage car c'est un des points faibles de la 911



La 964 Carrera 4 inaugure un aileron mobile destiné à améliorer la tenue du train arrière à haute vitesse



Les bandes Carrera sont proposées en accessoire

Si les dimensions ne changent pas, les jantes sont différentes en raison des nouveaux trains roulants

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 964 CARRERA 4

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 103.

	Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
964 Carrera 4	1989/91	36 000 €	25 000 €	17 000 €	8/14 000 €
	1992/94	38 000 €	27 000 €	19 000 €	9/15 000 €

« Il faut être très mesuré dans ses actions sur le volant, un peu comme avec une traction, car la puissance que les roues avant transmettent au sol amplifie l'efficacité de la direction tant que la limite d'adhérence n'est pas dépassée »

dénaturer une ligne devenue légendaire et inchangée depuis 1963 : un record !
Depuis 1963, l'habitacle n'a pas non plus fondamentalement évolué, même si le niveau d'équipement et la finition ont sensiblement progressé d'une génération à l'autre. Notre voiture d'essai était équipée des sièges sport proposés en option, recouverts d'un tissus à rayures dégradées de bordeaux tirant sur le vieux rose pour le moins original, mais il n'est pas certain que cela plaise à la majorité. La position de conduite est toujours aussi agréable, même si le volant, proche du tableau de bord, oblige toujours à conduire bras tendus, tout au moins quand on a de grandes jambes.
Malgré la direction assistée qui remplit parfaitement sa mission, la 964 Carrera 4 semble bien lourde ce que confirme la fiche technique : avec 1 450 kg, elle affiche 190 kg de plus que la Carrera 3.2, moitié à cause de la transmission intégrale, moitié pour l'enrichissement de l'équipement et l'amélioration de l'insonorisation.

L'effet "4x4"

Au vu de ces chiffres, on s'attend à prendre le volant d'une voiture certes sécurisante car rivée au sol du fait de ses quatre roues motrices, mais pataude. Pourtant et à notre grande surprise, le comportement s'est avéré relativement facile et vif. Nous n'avons pas souffert du souvirage qui caractérise les berlines à transmission intégrale, et, au contraire, la 964 Carrera 4 accepte de se mettre légèrement en glisse de l'arrière dans les longues courbes prises à vive allure. Il ne faut alors surtout pas contrebraquer mais se contenter de maintenir l'accélération, les roues avant tirant l'auto dans le bon sens grâce à la puissance qu'elles sont chargées de transmettre au sol. L'amortissement s'est également révélé à la hauteur, l'auto ne pompant absolument pas, même sur mauvais revêtements.
Sur petites routes et sur un itinéraire alternant chaussées sèches et mouillées, nous avons eu l'occasion de confirmer l'efficacité du châssis de la 964 Carrera 4… à condition d'en comprendre le mode d'emploi. Il faut en effet être très mesuré dans ses actions sur le volant, un peu comme avec une traction, car la puissance que les roues avant transmettent au sol amplifie l'efficacité de la direction tant que la limite d'adhérence n'est pas dépassée. Au-delà, lorsque l'avant commence à glisser, il est alors beaucoup plus difficile de retrouver de l'adhérence et ce n'est pas la puissance disponible sur les roues arrière qui pourra faire pivoter l'auto comme avec une Carrera 3.2. On se "vautre" alors dans un souvirage interminable, la seule solution étant de débraquer tout en freinant jusqu'à ce que l'auto retrouve son adhérence et sa motricité. De même, lorsque la 964 Carrera 4 part en survirage, il suffit d'accélérer sans contrebraquer pour qu'elle se remette en ligne, preuve de l'apport de la transmission intégrale.

Une vraie sportive

Nous redoutions que l'embourgeoisement de la 911 et sa transmission intégrale la rende moins à l'aise en conduite sportive, mais cet essai a démontré le contraire avec des moyennes dignes d'une véritable sportive sur des terrains où l'on ne s'attendait pas, à priori, à ce que la Carrera 4 soit à son avantage.
Certes, elle demande un pilotage beaucoup plus fin que celui de la Carrera 3.2 qui avait besoin d'être brutalisée pour aller vite alors qu'au contraire, la Carrera 4 n'apprécie pas du tout une conduite "brouillon". En revanche, si vous faites preuve de douceur, elle peut aller très vite et ce ne sont pas les freins qui vous arrêteront, enfin plutôt si, ils vous arrêteront sans aucun souci pendant longtemps malgré le poids élevé car nous ne sommes pas parvenus à les prendre en défaut, une grande qualité des 911 que Porsche a su préserver avec la 964 Carrera 4.

« Lorsque la 964 Carrera 4 part en survirage, il suffit d'accélérer sans contrebraquer pour qu'elle se remette en ligne, preuve de l'apport de la transmission intégrale »


La sellerie à rayures est, comment dire… originale !


La planche de bord est pratiquement inchangée par rapport à la Carrera 3.2, sauf au niveau des compteurs


Dans ces coloris, les places arrière ressemblent à un gros paquet de bonbons


Le réglage en hauteur de l'assise des sièges se fait électriquement, les autres commandes étant manuelles

« Il était tant pour Porsche de doter la 911 d'un ABS et d'une direction assistée, des équipements quasi incontournables aujourd'hui ! »

Le point de vue du professionnel

DAVID MARCIANO • SPEEDSTAR

Belle initiative que de remettre la 964 dans son contexte lors de son lancement en 1989. Car à l'époque, présenter une sportive - à fortiori une 911 - en version quatre roues motrices pouvait sembler relever d'un pari fou. Une fois de plus, Porsche a ouvert la voie ! Depuis, l'eau a coulé sous les ponts, les transmissions intégrales ayant très nettement évoluée, à commencer chez Porsche. Mais à l'époque ou la 911 était affublée d'une image d'auto survireuse à outrance, la 964 rassura bon nombre de clients et ouvra de nouveaux horizons à la marque…